



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 7.12.2015 г.
COM(2015) 598 final

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА,
ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА
НА РЕГИОНИТЕ**

Стратегия за въздухоплаването в Европа

{SWD(2015) 261 final}

I. ВЪВЕДЕНИЕ — ДО НОВИ ВИСОТИ ВЪВ ВЪЗДУХОПЛАВАНЕТО

1.1 Защо въздухоплаването е важно за ЕС

Въздухоплаването е силен двигател на икономическия растеж, заетостта, търговията и мобилността в Европейския съюз. То играе решаваща роля в икономиката на ЕС и играе все по-важна роля в световен мащаб. Стратегия в областта на въздухоплаването е необходима, за да се гарантира, че европейският сектор на въздухоплаването ще остане конкурентоспособен и ще се възползва от бързо променящата се и развиваща се световна икономика. Една такава стратегия ще допринесе значително за изпълнението на основните приоритети на Европейската комисия.

Във въздухоплавателния сектор на ЕС са заети пряко между 1,4¹ и 2² милиона души, а като цяло той поддържа между 4,8³ и 5,5⁴ милиона работни места. Прекият дял на въздухоплаването в БВП на ЕС възлиза на 110 млрд. евро⁵, а цялостното му въздействие, включително туризма, достига 510 млрд. евро⁶ чрез мултиплициращия ефект. Наличието на преки междуконтинентални полети е действително основен фактор при избора на местоположение за централите на големи фирми в Европа: едно увеличение с 10 % в предлагането на междуконтинентални полети води до увеличение с 4 % на броя на централите на големи фирми⁷. А увеличение на заминаващите пътници в дадена агломерация с 10 % повишава местната заетост в сектора на услугите с 1 %⁸.

През последните 20 години либерализацията на вътрешния пазар на ЕС за въздухоплавателни услуги и същественото нарастване на търсенето в областта на въздушния транспорт както в ЕС, така и в световен мащаб, доведоха до значително развитие на европейския сектор на въздухоплаването. Потребителите на въздушния транспорт се ползват от безпрецедентен избор на възможности за пътуване на конкурентни цени. Броят и честотата на вътрешните полети в ЕС и по международни маршрути, както и броят на пътниците, са се увеличили чувствително⁹. Нискотарифните превозвачи от ЕС сега са сред водещите превозвачи, както по отношение на броя пътници, така и по отношение на пазарната капитализация. Европейското самолетостроене също се представя силно.

В сектора на международното въздухоплаване извън Европа също се наблюдават някои значителни промени, които се характеризират с много силен растеж в някои региони на света. Това е свързано с изместването на тежестта на световната икономика в посока изток, по-специално към Азия¹⁰. В резултат на това се появиха редица нови авиокомпани и летища, които представляват ново и съществено предизвикателство пред европейските възлови летища и въздушни превозвачи.

В същото време растежът на въздушния трафик в Европа и по света трябва да върви ръка за ръка с поддържането на високи стандарти на безопасност и сигурност на въздухоплаването, както и с намаляването на въздействието на въздухоплаването върху околната среда, което би допринесло за борбата срещу изменението на климата. Накратко, растежът на въздухоплаването трябва да бъде устойчив.

¹⁻³⁻⁵⁻⁶ Steer Davies Gleave – Study on employment and working conditions in air transport and airports (Изследване на заетостта и условията на труд във въздушния транспорт и на летищата), окончателен доклад, 2015 г.

²⁻⁴ Aviation: Benefits Beyond Borders („Въздухоплаването: ползи отвъд границите“). Доклад, изготвен от Oxford Economics за Групата за действия в областта на въздухоплаването (ATAG), април 2014 г.

⁷ Germa Bèl, Xavier Fageda Getting there fast: globalization, intercontinental flights and location of headquarters (Да пристигнеш бързо: глобализацията, междуконтиненталните полети и местоположението на централата — Journal of Economic Geography 8 (2008 г).

⁸ Jan K. Brueckner, Airline Traffic and Urban Economic Development („Въздушният транспорт и градското икономическо развитие“), Urban Studies, 2003 г.

⁹ Днес съществуват повече от 3500 маршрута между държавите — членки на ЕС, и повече от 2500 маршрута извън ЕС, работен документ на службите на Комисията, глава 1, раздел 2.

¹⁰ Очаква се азиатско-тихоокеанският регион да отбележи най-бърз растеж и да представлява 40 % от световния въздушен трафик до 2034 г., работен документ на службите на Комисията, глава 1, раздел 4.

1.2 Широкообхватна стратегия за по-конкурентоспособно въздухоплаване в ЕС

Поради значителния принос на авиацията за общото функциониране на икономиката на ЕС и за ролята ѝ в световен мащаб, изключително важно е секторът на въздухоплаването в ЕС да запази своята конкурентоспособност водеща позиция и способност за растеж. ЕС трябва да играе водеща роля в международното въздухоплаване и да бъде световен модел за устойчиво въздухоплаване, с високо равнище на обслужване и амбициозни европейски стандарти. Целта на настоящата стратегия за въздухоплаването е да засили конкурентоспособността и устойчивостта на цялата верига за създаване на стойност във въздушния транспорт на ЕС.

Поради това Комисията набеляза три основни приоритета:

- Използване на потенциала на развиващите се пазари чрез подобряване на услугите, достъпа до пазара и възможностите за инвестиции в трети държави, като същевременно се гарантира равнопоставеност;
- Преодоляване на ограниченията за растежа във въздуха и на земята чрез намаляване на ограниченията за капацитета и подобряване на ефективността и свързаността;
- Поддържане на високи европейски стандарти за безопасност и сигурност чрез пренастройка на мисленето в посока управление на риска и резултатност;

Предвид всичко това са необходими действия на ЕС също така в следните области:

- **Укрепване на социалната програма и разкриване на висококвалифицирани работни места във въздухоплаването;**
- **защита на правата на пътниците;**
- **навлизане в нова ера на иновации и цифрови технологии;**
- **допринасяне за устойчив енергиен съюз и ориентирана към бъдещето политика в областта на изменението на климата.**

Настоящата стратегия за въздухоплаването се ръководи от резултатите на обществена консултация¹¹ и черпи идеи от коментарите и обстойния диалог с държавите—членки на ЕС, Европейския парламент, Европейския икономически и социален комитет и заинтересованите страни. Тя ще бъде доразработвана в съответствие с принципите за „по-добро законотворчество“¹². Всички дейности със съществено отражение ще бъдат подложени на подходяща консултация и оценка на въздействието.

II. ДА ВЪРНЕМ ВЪЗДУХОПЛАВАНЕТО НА ЕС ОТНОВО НА ЧЕЛНИ ПОЗИЦИИ

2.1 Оползотворяване на растежа чрез подобряване на услугите и достъпа до разрастващите се пазари

Нови конкуренти и възникващи пазари

Европейският сектор на въздухоплаването е изправен пред нови конкурентни предизвикателства на бързо променящия се световен пазар, по-специално в резултат на изместването на икономическия растеж на изток. Тези нови конкуренти се възползват от

¹¹ <http://ec.europa.eu/transport/modes/air/consultations/doc/2015-aviation-package/synopsis-report.pdf>.

¹² Европейска комисия, Съобщение „По-добро нормативно регулиране за по-добри резултати“, COM(2015)215 от 19.5.2015 г.

бързия икономически растеж в целия регион, по-конкретно в Азия, и от превръщането на въздухоплаването в стратегически елемент на политиките за икономическо развитие в техните държави.

С очакван годишен ръст от 6 %, редовният пътнически трафик в азиатско-тихоокеанския регион се очаква да нараства по-бързо, отколкото в други региони до 2034 г., когато той ще възлиза на 40 % от световния въздушен трафик. Очаква се Китай да стане най-големият световен пазар за въздушен транспорт, като изпревари Съединените американски щати през 2023 г. по брой на превозваните пътници¹³.

За разлика от други сектори, въздушният транспорт страда от редица ограничения по отношение на инвестициите и достъпа до пазара, които затрудняват устойчивия му растеж. Тези пречки бяха до голяма степен премахнати на територията на Европейския съюз чрез създаването на единния авиационен пазар на ЕС. Например, не съществува ограничение при правата за въздушни превози в рамките на Европа за авиокомпаниите от ЕС, стига те да са получили оперативен лиценз на ЕС. Авиокомпаниите могат да летят до всяка дестинация, за да посрещнат нуждите на пътниците в Европа. Няма ограничение за инвестициите на инвеститори от ЕС в авиокомпаниите от ЕС. Същевременно, все още има множество ограничения и пречки извън Европа и в контекста на международните услуги и пазарите на трети държави. Например, все още е ограничен достъпът на европейските авиокомпаниии до пазарите на трети страни и до различни източници на инвестиции (по-специално чуждестранни инвестиции), ограничени са и сливанията и създаването на големи изцяло интегрирани групи от авиокомпаниии, без да се поставят под въпрос техните права за въздушен превоз.

Амбициозна външна политика на ЕС в областта на въздухоплаването, насочена към разрастващите се пазари

Въздухоплавателният сектор на ЕС трябва да може да използва тези нови разрастващи се пазари, където ще се разкрият значителни икономически възможности през идните десетилетия. Географията не е единственият фактор, който определя местоположението на успешните международни възлови летища и авиокомпаниии. Наличието на подходяща инфраструктура, естеството на икономическите, фискалните и регулаторните режими, както и историческите, културните и търговските връзки също са от значение.¹⁴ Тези параметри могат да бъдат управлявани и Европа разполага с всички инструменти за това.

Опитът показва, че договарянето на всеобхватни споразумения в областта на въздухоплаването с трети държави на равнище ЕС е ефективен инструмент. Например след подписването на споразумението за въздушен транспорт между ЕС и страните от Западните Балкани броят на пътниците почти се е утроил. В случая с Мароко, той се е удвоил. След сключването на споразуменията със САЩ и Канада общият ръст на броя на пътниците между ЕС и тези пазари надхвърли 3 милиона души.

С приемането на амбициозна външна политика в областта на въздухоплаването чрез договаряне на всеобхватни споразумения в областта на въздухоплаването, насочени предимно към развиващите се пазари, ЕС може да допринесе за подобряване на достъпа до тези пазари и на възможностите за инвестиции за европейското въздухоплаване на важни отвъдморски пазари, увеличавайки по този начин международната свързаност на Европа и осигурявайки справедливи и прозрачни пазарни условия за авиокомпаниии от ЕС. Както показва опитът на авиационния пазар на ЕС, отварянето на пазара, постигнато чрез такива споразумения, ще разкрие и възможности за нови участници и за появата на нови бизнес модели. Комисията ще се стреми към бърз напредък при изпълнението на всички предстоящи преговори по начин, който осигурява непрекъснат растеж на европейската въздухоплавателна индустрия.

¹³ Работен документ на службите на Комисията, глава 1, раздел 4.

¹⁴ Летищна комисия (Обединено кралство), окончателен доклад, юли 2015 г.

Освен това, за да подпомогне световната търговия с въздухоплавателни средства и свързаните с тях продукти, ЕС следва също така да разшири обхвата на двустранните споразумения в областта на безопасността на въздухоплаването, насочени към постигане на взаимно признаване на стандартите за сертифициране за безопасност. Тези споразумения намаляват значително разходите по сделките за износ на въздухоплавателни средства, гарантирайки едновременно с това високи нива на безопасност в държавите партньори и спомагайки за хармонизиране на продуктите стандарти в световен мащаб. След успешното сключване на такива споразумения със САЩ, Бразилия и Канада, ЕС следва да продължи преговорите с други ключови партньори във въздухоплаването, особено Китай и Япония.

Достъп до пазара в условия на равнопоставеност

За да остане въздухоплавателният сектор на ЕС конкурентоспособен, от съществено значение е достъпът до пазара да се основава на регулаторна рамка, която насърчава ценностите и стандартите на ЕС, осигурява реципрочни възможности и предотвратява нарушаването на конкуренцията.

Тъй като понастоящем не съществува международна правна рамка, разглеждаща евентуални нелоялни търговски практики в международното въздухоплаване, е важно и основателно ЕС да пресече тези практики, за да се гарантира лоялната и устойчива конкуренция. Регламент (ЕО) № 868/2004¹⁵ относно защита срещу субсидиране и практики на несправедливо ценообразуване разглежда този въпрос, но заинтересованите страни не смятат регламента за ефективен в настоящия му вид. Този въпрос следва да бъде решен в контекста на водените от ЕС преговори за сключване на всеобхватни споразумения за въздушен транспорт и чрез засилване на съответните политически действия на равнището на Международната организация за гражданско въздухоплаване. Освен това, Комисията разглежда възможността да предложи нови мерки на ЕС за борба с нелоялните практики във възможно най-кратък срок през 2016 г.¹⁶

Разпоредбите относно собствеността и контрола са основен елемент на сегашната международна регулаторна рамка. На практика авиокомпаниите стават все по-интересни за инвеститорите и глобалните инвестиционни фондове. Разпоредбите относно собствеността и контрола в международен контекст обаче съдържат елементи, свързани с националността и контрола, които може да отблъснат чуждестранните инвестиции.

Чуждестранните инвеститори могат да инвестират в авиокомпани от ЕС, но тяхната собственост не може да надхвърля 49 %¹⁷, а контролът на дружеството трябва да остане в ръцете на ЕС. През последните години се осъществиха няколко големи чуждестранни инвестиции в авиокомпани от ЕС и това беше повод за преразглеждане на инвестиционните правила от органите за гражданско въздухоплаване и Европейската комисия, за да се гарантира, че контролът върху авиокомпаниите от ЕС продължава да е в съответствие с правото на ЕС. Няколко разследвания все още продължават. Тези разследвания показват необходимостта от сътрудничество между органите и от общоприето разбиране за начина на оценяване на критериите за контрол и правилното им прилагане.

Предвид търговската и финансовата тежест на много авиокомпани и значителната нужда от първоначално финансиране, за да могат те да работят ефективно в силно конкурентна среда, следва да бъде внимателно разгледано значението на изискванията относно собствеността и контрола, включени в Регламент (ЕО) № 1008/2008¹⁸. Комисията ще продължи да работи за облекчаване на правилата относно собствеността и контрола, в условията на действителна реципрочност на мерките, чрез двустранни споразумения за въздухоплавателни услуги и търговски споразумения с идеята това да бъде постигнато в перспектива и на многостранно равнище.

¹⁵ Регламент (ЕО) № 868/2004 от 21 април 2004 г., ОВ L 162, 30.4.2004 г., стр. 1—7.

¹⁶ Законодателните предложения ще бъдат съобразени с изискванията на Комисията за по-добро законотворчество.

¹⁷ Държавите—членки на ЕС или граждани на Европейския съюз трябва да притежават повече от 50 % от предприятието.

¹⁸ Регламент (ЕО) № 1008/2008 от 24 септември 2008 г., ОВ L 293, 31.10.2008 г., стр. 3—20.

Комисията:

- препоръчва на Съвета да предостави **пълномощия за започване на преговори по широкообхватни споразумения за въздушен транспорт на равнище ЕС** със следните държави и региони: Китай, АСЕАН (Асоциация на страните от Югоизточна Азия), Турция, Саудитска Арабия, Бахрейн, Обединени арабски емирства (ОАЕ), Кувейт, Катар, Оман, Мексико и Армения;
- препоръчва ЕС да договори освен това **двустранни споразумения в областта на авиационната безопасност** с водещи в сектора на самолетостроенето държави като Китай и Япония;
- предлага да стартира **нови диалози в областта на въздухоплаването** с важни партньори в областта като например Индия;
- ще води преговори за ефективни разпоредби за лоялна конкуренция при преговорите на ЕС за сключване на всеобхватни споразумения за въздушен транспорт и ще разгледа **мерки за преодоляване на нелоялните практики** от трети държави и техни оператори;
- предлага да публикува тълкувателни насоки относно прилагането на Регламент (ЕО) № 1008/2008 по отношение на разпоредбите за **собствеността и контрола** на авиокомпаниите от ЕС, за да осигури по-голяма правна сигурност за инвеститорите и авиокомпаниите.

2.2 Преодоляване на ограниченията за растежа както във въздуха, така и на земята

Основното предизвикателство за растежа на европейското въздухоплаване е да се намалят ограниченията на капацитета и ефективността, които сериозно възпрепятстват европейския сектор на въздухоплаването да бележи устойчив растеж и да се конкурира в международен план, и които водят до натовареност и закъснения във въздушния трафик и повишават разходите.

Летищата заедно с доставчиците на услуги за управление на въздушното движение са ключовите елементи от инфраструктурата на гражданското въздухоплаване. Качеството, ефективността и цената на тези услуги са от все по-голямо значение за конкурентоспособността на сектора. В Европа летищата и управлението на въздушното движение могат безопасно да обслужват до 33 000 полета на ден. Въпреки това европейското въздушно пространство като цяло се управлява неефективно и е ненужно разпокъсано, а бавното изграждане на рамката на единното европейско небе означава по-високи разходи за авиокомпаниите, които пряко се отразяват на тяхната конкурентоспособност. Приблизителните разходи вследствие на разпокъсаното въздушно пространство на ЕС възлизат на поне 5 милиарда евро годишно. Това неефективно използване на въздушното пространство води до по-високи цени и закъснения за пътниците, повишаване на разхода на гориво и емисиите на CO₂ на операторите и пречи на усилията ни за подобряване на екологичните показатели¹⁹. Освен това, според прогнозите европейските летища са изправени пред сериозен недостиг на капацитет в близко бъдеще.

Завършване на Единното европейско небе

Инициативата за Единно европейско небе е конкретен пример за това как ЕС може да постигне успехи чрез увеличаване на капацитета, подобряване на безопасността и намаляване на разходите, като същевременно сведе до минимум екологичното въздействие на въздухоплаването. Това беше първоначалната амбиция преди повече от десет години, но

¹⁹ Работен документ на службите на Комисията, глава 2, раздел 5.1

проектът все още не е донесъл конкретни резултати. Въпреки някои постижения в посока една по-добре работеща мрежа, нивото на сътрудничество между доставчиците на аеронавигационно обслужване в държавите членки все още е далеч от оптималното, а използваната технология не е хармонизирана или не отговаря на последните достижения в областта. Държавите членки на ЕС трябва да преодолеят тези предизвикателства, за да се постигне истинско единно европейско небе, което е едно от основните предизвикателства пред ефективността и конкурентоспособността на днешната въздухоплавателна система на ЕС. Например, една напълно оптимизирана система за управление на въздушното движение ще намали разходите, произтичащи от липсата на ефективност (закъснения, по-дълги маршрути и др.).

Като важна стъпка в разгръщането на този потенциал за въздухоплавателния сектор на ЕС, Комисията призовава Съвета и Европейския парламент да приемат законодателните предложения за Единно европейско небе (ЕЕН 2 +)²⁰, за да се гарантира ефективността на функционалните блокове въздушно пространство и на мрежовите функции и за бързото прилагане на валидните за целия Европейски съюз цели на схемата за ефективност, чието постигане се проверява от напълно независим орган за преглед на ефективността.

Ефективното управление на единното европейско небе продължава да бъде приоритет за Комисията. Съответните задачи на Европейската агенция за авиационна безопасност и Евроконтрол следва да бъдат определени по начин, който да гарантира, че двете организации се допълват взаимно, така че да се избягва припокриване и да се намалят разходите.

Задачите на управителния орган на мрежата за координиране на потоците въздушно движение на европейско равнище постепенно ще бъдат умножени, така че да включват общи услуги, което ще способства за намаляване на разходите; тези задачи следва да се развият в посока партньорство с промишлеността. С оглед на това през 2017 г. ще се определи управителен орган на мрежата, който да поеме задълженията след 2020 г.

Крайните цели на технологичната модернизация на управлението на въздушното движение чрез изпълнението на проекта за изследване на управлението на въздушното движение в единното европейско небе (SESAR) има за цел да позволи намаляване на разходите за управление на въздушното движение, увеличена оперативна ефективност за ползвателите на въздушното пространство чрез намаляване на закъсненията, разхода на гориво и полетното време, увеличаване на капацитета и намаляване на емисиите на CO₂. Всички тези елементи ще увеличат ползите за околната среда от решенията на SESAR и са изцяло свързани с общата схема за ефективност на управлението на въздушното движение.

В този контекст е важно навременното и координирано внедряване на технологични решения. За целта бяха разработени редица инструменти, като например генералния план за управление на въздушното движение, съвместни проекти и програмата за разгръщане. Те се изпълняват чрез публично-частни партньорства, по-специално съвместното предприятие SESAR за дейностите по определяне и разработване и рамковото партньорство SESAR за внедряване. Дейностите както по разработване, така и по разгръщане изискват подходяща финансова подкрепа. До момента ЕС участва финансово чрез програми като „Хоризонт 2020“ и Механизма за свързване на Европа.

Колкото до външните отношения, Комисията ще продължи да насърчава договорености за сътрудничество между управителния орган на мрежата и ключови партньори на ЕС с цел подобряване на управлението на въздушното движение. Тя също така ще подкрепя действията на съвместното предприятие SESAR и управителния орган на разгръщането на SESAR. Чрез SESAR ЕС може също да играе влиятелна роля на световно равнище, по-специално в контекста на дейностите за хармонизация на Международната организация за гражданско въздухоплаване.

²⁰ COM(2013)409 final и COM(2013)410 final от 11.6.2013 г.

С цел да се осигури непрекъснатост на управлението на въздушното движение, следва да се гарантира минимално ниво на обслужване в управлението на европейското въздушно пространство, което позволява поне прелитанията (полети, преминаващи през въздушното пространство на засегнатата държава или регион) да причиняват възможно най-малко смущения в мрежата. В това отношение Комисията ще насърчава обмена на най-добри практики между държавите членки.

Преодоляване на ограниченията в капацитета

Според Евроконтрол през 2035 г. европейските летища няма да бъдат в състояние да приемат около 2 милиона полета поради недостиг на капацитет²¹. Ще има повече от 20 летища, работещи с пълен или с близък до пълния капацитет за 6 или повече часа на ден в сравнение с едва 3 през 2012 г., което ще доведе до допълнително средно забавяне на летището от 5—6 минути на полет. Прогнозираното икономическо изражение на тази неспособност да се задоволи търсенето се оценява на 434 000—818 000 несъздадени работни места до 2035 г. и годишна загуба за БВП между 28 и 52 милиарда евро²² на равнище ЕС.

Тези прогнози за срив в капацитета на летищата показват, че въпреки добре разработената и разгърната летищна мрежа, много от най-големите европейски летища са сериозно претоварени, което заплашва бъдещото устойчиво развитие на системата на въздухоплаването на ЕС. В същото време други летища в Европа не се използват пълноценно и е налице свръхкапацитет. Затова е особено важно да се използва оптимално наличният капацитет и да се планира достатъчно рано, за да се поемат прогнозираните бъдещи нужди. Важно е също така да се осигури по-добро стратегическо летищно планиране на равнището на ЕС. В този контекст, Комисията приветства работата на обсерваторията на капацитета на летищата²³, която специално препоръчва да се разработят стратегически рамки за летищно планиране във всяка държава членка, включително генерални планове за главните летища, в съответствие с най-добрите разпространени практики. Въз основа на това Комисията ще поиска от обсерваторията на капацитета на летищата да продължи да работи по проблемите на претоварването на летищата, и по-специално по смекчаващи мерки, но също и по свеждането до минимум на излагането на населението на шум от въздухоплавателни средства.

Освен това Комисията призовава Съвета и Европейския парламент да одобрят възможно най-бързо преразгледания регламент за слотове²⁴, за да се позволи оптимално използване на нашите най-натоварени летища и съответните ясни ползи за икономиката на ЕС²⁵.

Повишаване на ефективността на летищните услуги

Наличието на високо ефективни конкурентни летищни услуги, включително писти, терминали за пътници и наземно обслужване, е от решаващо значение за конкурентоспособността на сектора на въздухоплаването в ЕС и на качеството на услугите за пътниците.

Заинтересованите страни поставиха под въпрос целесъобразността на действащата правна рамка и това беше отразено в доклада на Комисията²⁶ относно прилагането на Директивата за летищните такси²⁷, публикуван през 2014 г.

²¹ При най-вероятния сценарий на Евроконтрол това се равнява на 12 % от общото търсене през 2035 г., 240 милиона пътници или капацитета на девет летищни писти. Като цяло се предвижда недостиг на капацитет на 24 летища в 21 града.

²² Обсерватория на капацитета и качеството на летищата — 2015 г.

²³ Работен документ на службите на Комисията, глава 2, раздел 5.3.

²⁴ Регламент (ЕО) № 545/2009 от 18 юни 2009 г., ОВ L 167, 29.6.2009 г., стр. 24—25.

²⁵ Например, въвеждането на вторична търговия само по себе си може да позволи на авиационната система на ЕС да обслужва още 14 милиона пътници годишно, което ще доведе до допълнителни приходи в размер на 300 милиона евро в годишни икономически ползи.

²⁶ COM/2014/0278 окончателен.

²⁷ Директива 2009/12/ЕО от 11 март 2009 г., ОВ L 70, 14.3.2009 г., стр. 11—16.

Солунският форум на регулаторите на летищни такси ще продължи работата си за по-добро прилагане на настоящата директива и ще предостави на Комисията констатациите и препоръките си за използването на оценката на пазарната мощ като средство за определяне на оптималния регулаторен подход. Когато при летищата има ефективна конкуренция, пазарът определя нивото на летищните такси и няма нужда от регулиране. Когато обаче няма ефективна конкуренция при летищата, може да се запази нуждата от специфична регулаторна рамка. Солунският форум следва да работи и за прозрачността на летищните такси и за ефективни консултации между авиокомпаниите и летищата. След това Комисията ще прецени до каква степен Директивата за летищните такси се нуждае от преразглеждане.

Наземното обслужване включва услуги, предоставяни на летищата, които са от основно значение за безопасната и ефективно обслужване на самолетите, например зареждане с гориво, обслужване на пътниците и антиобледенителна обработка на въздухоплатвателни средства. Комисията ще продължи да се стреми към ефективното прилагане на съществуващата директива²⁸, с акцент върху достъпа до пазара на наземно обслужване на летищата в ЕС и върху осигуряването на равнопоставеност между операторите по наземно обслужване. Комисията ще направи оценка на Директивата за достъпа до пазара за наземно обслужване и след това ще реши дали е необходимо тя да бъде преразгледана.

Не на последно място, европейските летища следва също така да подобрят своите мултимодални връзки, което ще доведе до по-ефективна транспортна мрежа и подобряване на мобилността на пътниците.

По-добри връзки в рамките на ЕС и в световен мащаб

Общественото допитване ясно показва, че свързаността (определяна най-общо като брой, честота и качество на услугите за въздушен транспорт между две точки) е от значение за пътуващите и за предприятията и икономиката като цяло. Проучванията²⁹ показват, че колкото по-добре даден град, регион или държава са свързани по въздуха с други дестинации в Европа и други части на света, толкова повече растеж може да бъде генериран.

Макар огромната част от летищата на ЕС да са постигнали впечатляващ напредък в свързаността през последните десет години и летищата на ЕС да продължават да осигуряват преобладаващата част от свързаността в Европа, това обстоятелство не може да се приеме за даденост. По-специално, анализът на различните компоненти на летищните връзки³⁰ показва, че редица летища извън Европа са успели да обогатят своя портфейл от връзки и да увеличат пътничкопотока си в много по-голяма степен. Летищните връзки в Европа се различават значително — от една страна големите възлови летища предлагат стотици дестинации, а от друга страна малките регионални летища предлагат съвсем малко. Въпреки че това може да се дължи до голяма степен на различия в търсенето и предлагането (напр. населението в района на обслужване, нивото на конкуренция по отношение на предлагането, БВП на глава от населението), то може да доведе до значителни неблагоприятни последици за конкурентоспособността на по-слабо свързаните градове, региони или държави.

Проучванията, предприети по-специално от Световната банка³¹, показват, че е от значение да се наблюдава нивото на въздушните транспортни услуги, които се предлагат на гражданите в определен град, регион или държава. Способността да се определя обективно и прозрачно до каква степен връзките са налични и/или желани от обществото е от ключово значение за разработването на основани на фактология политики и може да позволи сравняването на наличните услуги на летища в ЕС със сходни условия на търсене и предлагане.

²⁸ Директива 96/67/ЕО на Съвета от 15 октомври 1996 г., ОВ L 272, 25.10.1996 г., стр. 36—45.

²⁹ Работен документ на службите на Комисията, глава 2, раздел 3.

³⁰ Пряка, непряка и по-нататъшна свързаност и свързаност през възлово летище — вж. работен документ на службите на Комисията, глава 2, раздел 3.1

³¹ <http://elibrary.worldbank.org/doi/abs/10.1596/1813-9450-5722>.

Ако е видно, че пазарът сам по себе си няма да може да осигури приемливо ниво на услуги на въздушен транспорт за определени региони в Европа, държавите членки могат да обмислят задължения за обществени услуги, за да гарантират услуги до и от по-слабо покритите райони. В Регламент (ЕО) № 1008/2008³² се установяват приложимите условия, които са насочени, наред с другото, към предотвратяване на възможното неправилно прилагане на тези задължения. В периода 2011—2013 г. беше направена цялостна оценка на Регламент (ЕО) № 1008/2008 и правилата и задълженията за предоставяне на обществена услуга бяха сметнати за съобразни с целта, но беше посочено, че едни насоки за тяхното правилно тълкуване биха били от полза³³.

Прилаганите понастоящем от държавите членки летищни такси и налози над обичайния данък печалба може да повлияят отрицателно на свързаността и конкурентоспособността. Комисията ще публикува списък на тези данъци и налози и ще изследва тяхното въздействие.

Комисията:

- призовава Европейския парламент и Съвета бързо да приемат предложенията от пакета за единно европейско небе (ЕЕН 2+) и ще продължи да си сътрудничи с държавите членки и другите заинтересовани страни за пълното прилагане на единното европейско небе;
- ще оцени необходимостта от преглед на Директивата за летищните такси;
- ще работи с обсерваторията за капацитет на летищата по наблюдението на тенденциите на свързаността в Европа както във, така и извън ЕС, ще открива евентуални недостатъци и ще определя подходящи мерки за отстраняването им;
- ще публикува тълкувателни насоки, които разясняват действащите правила относно задълженията за обществена услуга.

2.3 Поддържане на високи стандарти за безопасност и сигурност в ЕС

През последните 20 години икономическата и регулаторната среда на въздушния транспорт в Европа значително се промениха и техническото регулиране се адаптира успешно към тези промени. През последните 10 години Европейска агенция за авиационна безопасност също така се превърна в един от водещите органи за авиационна безопасност в света. Системата за авиационна безопасност на ЕС не само допринесе за постигането на високи стандарти за безопасност, но и за осигуряването на равнопоставеност в сектора. Въпреки това, с оглед на предстоящите нови предизвикателства, резултатите и ефективността на единния европейски пазар на въздухоплаването трябва да бъдат подобрили сега, за да се гарантира неговата конкурентоспособност в бъдеще. Приспособяването на регулаторната рамка е в центъра на тези усилия.

Безопасността и сигурността са предпоставки за конкурентоспособността на въздухоплавателния сектор. Очаква се въздушният транспорт в Европа да достигне 14,4 милиона полета през 2035 г., което е ръст от 50 % спрямо 2012 г., и поради това главната цел е да се запазят настоящите високи стандарти на безопасност успоредно с нарастващия въздушен трафик. Това ще позволи на въздухоплавателния сектор на ЕС да продължи да се развива безопасно напред. За тази цел регулаторната система трябва да бъде по-добре подготвена за по-бързо и по-ефективно установяване и намаляване на рисковете за безопасността. Това може да се постигне чрез въвеждане на подход, основан на оценка на риска и ориентиран към ефективност при регламентирането и надзора на безопасността чрез отстраняване на съществуващите пропуски по отношение на безопасността и чрез по-задълбочено включване на други технически области на регулиране, свързани с безопасността, като например сигурността на въздухоплаването.

³² Вж. бележка под линия 18.

³³ Вж. работния документ на службите на Комисията SWD(2013)208 final от 6.6.2013 г.

Макар и безопасността да е от изключително значение, тя не може да се разглежда самостоятелно. Регулаторната рамка трябва също така да определи условията, при които секторът на въздухоплаването може да се развива и да остане конкурентоспособен на световния пазар. Това включва интегрирането на нови бизнес модели и нововъзникващи технологии като електрическите двигатели или безпилотните въздухоплавателни средства. Това изисква също така по-пропорционален подход към регулирането и отчитане на различните рискове в различните сектори на гражданското въздухоплаване. И накрая, това означава премахване на правила и процедури, които изискват допълнително време и носят допълнителна тежест и разходи, но не допринасят за безопасността, както и такива, които пречат на иновациите и предприемачеството. Може също така да се разчита повече на признати промишлени стандарти. В крайна сметка това ще осигури повече регулаторна гъвкавост и едновременно с това — същото или по-високо ниво на цялостна безопасност.

Допълнителна ефективност и безопасност могат да бъдат постигнати и чрез по-добро използване на наличните ресурси на равнище ЕС и на равнище държави членки. За тази цел следва да се изгради рамка за обединяване и споделяне на техническите ресурси между националните органи и Европейската агенция за авиационна безопасност. Тя следва да позволи на държавите членки да прехвърлят доброволно отговорности за прилагането на законодателството на Европейския съюз на Европейската агенция за авиационна безопасност или на друга държава членка. Регулаторната отговорност ще стане по-ясна и ще се избегне дублирането. Създаването на единен европейски авиационен орган следва да бъде амбиция в по-дългосрочен план.

Много авиационни произшествия, при които сред пострадалите има и европейски граждани, се случват извън ЕС. Стремешът към високи стандарти за безопасност в световен мащаб, основани на общите стандарти на Международната организация за гражданско въздухоплаване, трябва да остане основна цел на действията на ЕС. ЕС с право работи за безопасността на чуждестранните въздушни превозвачи, извършващи полети към ЕС или за тази на превозвачите, използвани от гражданите на ЕС, когато пътуват извън неговите граници. В тази връзка Комисията ще започне задълбочена оценка на съществуващото законодателство относно налагането на оперативни забрани³⁴ и относно правилата за разследване на авиационни произшествия³⁵, за да се гарантира, че те изпълняват целите на ЕС по най-добрия възможен начин. Ще се насърчава тясното сътрудничество между националните военни органи, Европейската агенция по отбрана и Европейската агенция за авиационна безопасност за постигане на ефективност и повишаване на безопасността.

Заплахата от тероризъм за гражданското въздухоплаване вероятно ще остане значителна в обозримо бъдеще. Високите стандарти за сигурност на въздухоплаването са задължително условие за функционирането и конкурентоспособността на системата на въздушния транспорт. В същото време е важно ефективните мерки за сигурност да се съчетават с методи и технологии, които улесняват пътническите потоци на летищата и намаляват неудобствата за пътниците и закъсненията. В тази връзка Комисията ще потърси нови начини за намаляване на тежестта на проверките за сигурност на пътниците, а именно чрез нови технологии и чрез подход, основан на риска, при пълно зачитане на основните права. Друг важен инструмент за оптимизиране на разходите за сигурността е концепцията за обслужване на едно гише, което позволява на пътника да се подлага на контрол за сигурност в началната точка на пътуване, а след това в точките на прекачване не са необходими допълнителни проверки. ЕС ще се стреми към взаимно признаване и към подход за сигурност на едно гише с ключовите си търговски партньори, за да се намалят разходите за сигурност, произтичащи от дублиране и несъвместимост на режимите за сигурност.

Подобно на много други сектори и въздухоплаването се цифровизира с бързи темпове. Въпреки многото ползи, това прави въздухоплаването по-уязвимо за рискове за киберсигурността или

³⁴ Регламент (ЕО) № 2111/2005 от 14 декември 2005 г., ОВ L 344, 27.12.2005 г., стр. 15—22.

³⁵ Регламент (ЕО) № 996/2010 от 20 октомври 2010 г., ОВ L 295, 12.11.2010 г., стр. 35—50.

кибербезопасността. Както и за другите рискове, които засягат безопасността на полетите, Комисията ще поиска от Европейската агенция за авиационна безопасност да разгледа и рисковете в киберпространството³⁶, за да спомогне за това сигурността да бъде елемент на проектирането и за да се изгради необходимият капацитет за реагиране при извънредни ситуации. Европейската агенция за авиационна безопасност ще си сътрудничи с други компетентни органи за тази цел.

Комисията:

- предлага **преразгледан основен регламент за общите правила в областта на безопасността на гражданското въздухоплаване**, който да замени настоящия Регламент (ЕО) № 216/2008;
- представя **преработен документ на Европейската програма за авиационна безопасност**, който описва начина, по който се управлява безопасността в Европа днес.

2.4 Укрепване на социалната програма и разкриване на висококвалифицирани работни места във въздухоплаването

Разкриването на работни места в сектора на въздухоплаването в ЕС зависи от капацитета на сектора да генерира значителен растеж чрез структурни реформи. Също толкова важно е да се запази водеща роля във въздухоплаването чрез високообразовани, квалифицирани и опитни служители. Партньорства между изследователите, университетите и промишлеността в областта на обучението ще улеснят движението на експерти между тези сектори, което в крайна сметка ще бъде от голяма полза за развитието на европейския въздухоплавателен сектор.

Ще трябва да се развият нови умения и компетентности, някои от които все още не са широко достъпни, като например на специалисти по безпилотни въздухоплавателни средства и анализатори на полетни данни. Обучението следва да се разглежда като приоритет. В това отношение виртуалната академия на Европейската агенция за авиационна безопасност ще продължи да развива истинска европейска мрежа от институти за обучение в областта на въздухоплаването. Следва да бъдат установени и общи стандарти по отношение на компетентностите на инспекторите по авиационна безопасност.

В контекста на интернационализацията на сектора и засилващата се конкуренция в световен мащаб, натискът върху авиокомпаниите да намалят оперативните си разходи е значителен. Много от въздушните превозвачи на ЕС, някои от които са в процес на реструктуриране на дейността си, възлагат на външни изпълнители своите странични дейности, а постепенно и някои основни дейности, за да подобрят производителността и рентабилността си. Възникнаха нови модели на стопанска дейност и на заетост, като например увеличаването на оперативните бази, наемането на полетни екипажи чрез агенции, нови нетипични форми на заетост или схеми „плати, за да летиш“ (pay-to-fly) за полетния екипаж. Постоянното наблюдение и редовният обмен на информация между Комисията, държавите членки и заинтересованите страни биха могли да допринесат и за по-добро разбиране на тези нови тенденции и да гарантират справедливи условия на труд в сектора.

Положението на работниците с висока степен на мобилност, които имат оперативна база („основна база“) извън територията, на която авиокомпанията е лицензирана, заслужава специално внимание. Важно е да се внесе яснота кое е приложимото трудово право и кой е компетентният съд за уреждане на спорове. В този контекст ще бъде издаден практически наръчник относно приложимото трудово право и компетентния съд в рамките на Европейската съдебна мрежа по граждански и търговски дела. След оценката Комисията ще разгледа въпроса

³⁶ Като се вземат предвид изискванията в проекта за директива относно мрежовата и информационната сигурност (COM(2013) 48) по отношение на управлението на риска и уведомяването за инциденти, включително в транспортния сектор.

дали са необходими тълкувателни насоки или регулаторни промени за авиационния сектор въз основа на обективни критерии.

При тези обстоятелства активният и всеобхватен социален диалог в колективните трудови правоотношения е от съществено значение. Освен това, ако правилата имат сериозни последици в социалната сфера, особено важно е да се проведат подходящи консултации със заинтересованите страни, включително социалните партньори на Съюза. Това се отнася и за Европейската агенция за авиационна безопасност, когато се разработват правила за прилагане в областта на безопасността.

Освен това, при договарянето на всеобхватни споразумения за въздушен транспорт на равнище ЕС с трети държави Комисията ще се стреми да гарантира, че съответните политики и закони на тези държави поддържат високи равнища на защита в трудовата и социалната област, и че възможностите, които се създават чрез споразумението, не се отразяват отрицателно на вътрешното трудово законодателство и стандарти и на тяхното прилагане.

Комисията:

- ще подпомага социалния диалог, по-специално чрез секторния комитет за социален диалог за гражданското въздухоплаване;
- задълбочи анализа си на работните места и заетостта във въздухоплаването съвместно с държавите членки и ще го направи достъпен за заинтересованите страни;
- ще публикува практически наръчник относно приложимото трудово право и компетентния съд, който ще бъде издаден от Европейската съдебна мрежа по граждански и търговски дела;
- ще разгледа необходимостта от допълнително изясняване на приложимото право и компетентните съдилища по отношение на трудовите договори на мобилните работници във въздухоплаването.

2.5 Защита на правата на пътниците

Законодателният процес за приемане на преразгледания Регламент (ЕО) № 261/2004 относно правата на пътниците във въздушния транспорт, в случай на отказан достъп на борда, голямо закъснение или отмяна на полети³⁷ е все още в ход през 2015 г. Комисията призовава Европейския парламент и Съвета на ЕС да приемат бързо предложените промени. Междувременно Комисията гарантира стриктното прилагане от страна на националните правоприлагащи органи в ЕС на правата на пътниците във въздушния транспорт, установени с Регламент (ЕО) № 261/2004, съгласно тълкуването му от Съда на Европейския съюз. В тази връзка Комисията ще приеме тълкувателни насоки с цел предоставяне на указания на гражданите и авиокомпаниите относно текущото състояние на законодателството, които ще са валидни до влизане в сила на измененията. Също така Комисията ще потърси начини за допълнително насърчаване на сътрудничеството между националните правоприлагащи органи и органите, отговарящи за хоризонталните правила за защита на потребителите.

2.6 Навлизане в нова ера чрез иновации и цифрови технологии

Иновациите играят централна роля в сектора на въздушния транспорт. Те подобряват конкурентоспособността, стимулират появата на нови идеи, пазарни възможности и технологии за подобряване на безопасността и ефективността в областта на въздухоплаването и имат за цел да осигурят безпроблемни пътувания за всички. Нужно е Европа да заеме водещи позиции в разработването на технологии от следващо поколение и насърчаването на използването на

³⁷ Регламент (ЕО) № 261/2004 от 11 февруари 2004 г., ОВ L 46, 17.2.2004 г., стр. 1—7.

съвременни технологии. Това може да се постигне чрез ефективно насочване на творческия потенциал и финансовите ресурси на Европа.

Въздухоплавателните средства, разбира се, са в основата на въздухоплаването и следователно конкурентоспособната въздухоплавателна промишленост е от решаващо значение за един високо ефективен авиационен сектор. Тази промишленост е призната като един от петте сектора с най-модерни технологии в Европа. Днес научните изследвания и иновациите са ключов фактор за успеха на въздухоплавателната промишленост. Производителите на въздухоплавателни средства и тяхната верига на доставки полагат огромни усилия за ограничаване на екологичното въздействие на въздухоплаването, повишаване на безопасността на въздушното движение, намаляване на оперативните разходи и удовлетворяване на нарастващото търсене на нови въздухоплавателни средства. Публично-частното партньорство „Чисто небе 2“ е добър пример за това. Разработването на усъвършенствани производствени процеси, използването на нови материали и дейностите в съответствие с кръговата икономика са други примери за тези усилия³⁸.

Сертифицирането е пътят от научноизследователската и развойна дейност до навлизането на пазара; то е задължителното осигуряване на безопасността и спазването на екологичните стандарти. Европейската агенция за авиационна безопасност трябва да бъде в състояние да подготвя и извършва своевременно и ефективно сертифициране, като запази своята независимост и безпристрастност.

Внедряването и оптимизирането на информационни и комуникационни технологии също е от особено значение за капацитета на летищата, ефективността и качеството на обслужването. Правилата на ЕС относно продажбата на самолетни билети, залегнали в етичния кодекс на компютризираните системи за резервация³⁹ може вече да не са подходящи за днешния пазар. Ето защо Комисията ще прецени дали има нужда те да се преразгледат на фона на наблюдаваните промени. Освен това Комисията приветства стартирането на проекта за големи информационни масиви⁴⁰ в областта на въздухоплаването на Европейската агенция за авиационна безопасност, който ще даде възможност за значително подобряване на възможностите за анализ и обмен на големи обеми от данни и ще спомогне за подобряване на безопасността на въздухоплаването посредством използването на информационни и комуникационни технологии.

Безпилотни въздухоплавателни средства: разгръщане на пълния им потенциал

Безпилотните летателни апарати се технология, която вече доведе до радикална промяна, създавайки възможности за нови услуги и приложения, както и нови предизвикателства. Те представляват огромна възможност както за нашето самолетостроене, особено за малките и средни предприятия, така и за много други предприятия от въздухоплавателния сектор и извън него, които ще могат да интегрират безпилотни летателни апарати в своите дейности и да увеличат своята ефективност и конкурентоспособност. Днешните правила за авиационна безопасност не са адаптирани за безпилотните летателни апарати. Предвид голямото разнообразие от безпилотни летателни апарати, които се използват при много различни експлоатационни условия, необходимо е бързо да се въведе рамка, основана на оценка на риска. Тази рамка ще гарантира безопасната им експлоатация в въздушното пространство на гражданското въздухоплаване и ще създаде правна сигурност за промишлеността. В този контекст следва да се вземат предвид също така опасенията, свързани с неприкосновеността на личния живот и защитата на данните, сигурността, гражданската отговорност и застраховането, както и околната среда.

³⁸ Пакет от мерки за кръговата икономика

³⁹ Регламент (ЕО) № 80/2009 от 14 януари 2009 г., ОВ L 35, 4.2.2009 г., стр. 47.

⁴⁰ вж. Работен документ на службите на Комисията, глава 5.

За да се гарантира безопасното взаимодействие със съществуващите ползватели на въздушното пространство, обхванати от правилата на ЕС, и за да се изгради голям единен вътрешен пазар, особено важен за малките и средни предприятия и новосъздадените предприятия, тази рамка трябва да се създаде на равнище ЕС. От съображения за безопасност всички безпилотни летателни апарати, дори и малките, трябва да бъдат обхванати. В съответствие с подхода на Комисията за по-добро законотворчество правилата обаче трябва да бъдат пропорционални на рисковете, за да не се възпрепятстват новите разработки от излишно тежки и скъпи правила и процедури. Комисията ще се стреми доколкото е възможно да разчита на промишлени стандарти.

Комисията:

- предлага основна правна рамка за безопасното развитие на операции с безпилотни летателни апарати в ЕС като част от новия основен регламент за авиационна безопасност, който заменя Регламент (ЕО) № 216/2008;
- ще възложи на Европейската агенция за авиационна безопасност изготвянето на по-подробни правила, които да позволят операции с безпилотни летателни апарати и разработването на промишлени стандарти.

2.7 Принос за устойчив енергиен съюз и ориентирана към бъдещето политика по въпросите на изменението на климата

Бъдещата конкурентоспособност на европейския сектор на въздушния транспорт върви ръка за ръка с неговата екологична устойчивост. Редовното и цялостно наблюдение и докладване относно въздействието върху околната среда и напредъкът по прилагането на различните политики и инициативи в цялата система за въздушен транспорт на ЕС ще спомогнат за набирането на информация относно въздействието на сектора върху околната среда и ще осигурят ценни данни за по-нататъшното вземане на решения. Високите екологични стандарти трябва да бъдат запазени и подобрили с времето, за да се гарантира устойчивото развитие на въздухоплаването, като се избегне или сведе до минимум вредното въздействие върху екосистемите и гражданите.

По отношение на емисиите от въздухоплаването, ЕС въведе силни регулаторни инструменти като Европейската схема за търговия с емисии (СТЕ на ЕС), която се занимава с проблема с емисиите на парникови газове⁴¹, включително от въздухоплаването.

Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) играе решаваща роля за намирането на общо решение за намаляване на емисиите от парникови газове в международното въздухоплаване. Чрез своите държави членки, които работят в рамките на ИКАО, ЕС се стреми към силен световен пазарен механизъм за постигане на неутрален от гледна точка на въглеродните емисии растеж от 2020 г., който може да се преразглежда периодично според случая и да бъде приведен в действие, считано от 2020 г., както и към приемането на първия стандарт за емисиите на CO₂ от въздухоплавателните средства. На заседанието на ИКАО през 2016 г. Европа трябва да се обърне към други региони на света, за да бъде постигнат наистина глобален механизъм.

В съответствие с програмата на енергийния съюз, важен принос за намаляването на въздействието на въздухоплаването върху околната среда се очаква от текущите изследователски и развойни дейности за новаторски „зелени“ технологии, включително разработването и внедряването на пазара на биогорива от ново поколение. Програмите на ЕС обхващат основно модернизиранието на управлението на въздушното движение и намаляването на въздействието върху околната среда („Чисто небе“). Изследователският проект в областта на управлението на въздушното движение в единното европейско небе ще допринесе за икономии

⁴¹ Директива 2003/87/ЕО от 13 октомври 2003 г., ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32.

на гориво и потенциално намаление от 50 млн. тона емисии на CO₂. Промислеността също вече предприе инициативи и е нужно да се отдели необходимото внимание на това кои са най-добрите практики. Следва да се работи още за намаляване на емисиите на NO_x, за да се намали въздействието върху човешкото здраве.

Екологичните характеристики на предоставяните услуги по аеронавигационно обслужване станата част от схемата за ефективност в рамките на ЕЕН. Ефективността на системата за управление на въздушното движение „от врата до врата“ трябва да бъде подобрена по отношение на екологичните цели, включително намаляването на шума и емисиите от движението на въздухоплавателните средства на летищата.

Шумът от въздушното движение около летищата пряко засяга около 4 милиона граждани в Европа⁴². Нов регламент на ЕС относно управлението на свързани с шума експлоатационни ограничения ще гарантира, че в цяла Европа от юни 2016 г. ще се прилагат най-добрите практики и процесът на вземане на решения относно експлоатационните ограничения ще се основава на фактология. ЕС ще приеме също нов международен стандарт за шума, който ще се прилага към новите видове големи въздухоплавателни средства считано от 2017 г. Около летищата освен с шума, гражданите се сблъскват също така със замърсяване на въздуха, като основното въздействие върху общественото здраве се дължи на ултрафините частици. Комисията и държавите членки ще продължат да работят за решаване на проблема съвместно с представители на сектора и международни партньори в рамките на ИКАО, за да се смекчат последиците от замърсяването на въздуха, причинено от самолети.

Комисията приветства публикуването на „Европейски доклад за въздействието на въздушния транспорт върху околната среда“, изготвен от Европейската агенция за авиационна безопасност, Евроконтрол и Европейската агенция за околна среда, който ще позволи на ЕС, държавите членки и промишлеността по-добре да проследяват екологичните показатели на сектора на въздушния транспорт и да наблюдават ефективността на различните мерки и политики.

III. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА СТРАТЕГИЯТА ЗА ВЪЗДУХОПЛАВАНЕТО И ПЕРСПЕКТИВИ

3.1 Необходимо е общо усилие

Европейското въздухоплаване може да запази своята конкурентоспособност само ако всички заинтересовани страни от публичния и частния сектор възприемат цялостен подход за преодоляване на основните предизвикателства, пред които е изправено днес европейското въздухоплаване, и се координират и допълват взаимно. Именно този подход е необходим за превръщането на мерките, предложени в настоящата стратегия, в осезаеми резултати.

Държавите членки и всички заинтересовани страни, включително авиокомпаниите, летищата, доставчиците на аеронавигационни услуги, производителите и социалните партньори участват в процеса: само ефективното сътрудничество ще гарантира световен успех на европейското въздухоплаване в бъдеще. Интересите понякога могат да бъдат противоречиви. Независимо от това трябва да намерим начин да действваме като екип при всяка възможност. Социалният диалог и по-специално секторният комитет за социален диалог в гражданското въздухоплаване трябва да играе важна роля.

Нужно е да покажем единство на международно равнище. Европейският съюз трябва да говори с един глас в международните организации и в диалога си с трети държави. В допълнение към договарянето на всеобхватни споразумения за въздушен транспорт като крайъгълен камък на външната политика на ЕС във въздухоплаването, Комисията ще продължи да настоява за бързо приключване на процеса на ратифициране на преразгледаната Конвенция Евроконтрол и на протокола за присъединяване на ЕС. Тя също така ще подкрепя изцяло дейностите на

⁴² <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/exposure-to-and-annoyance-by-1/assessment>.

Международната организация за гражданско въздухоплаване във връзка със стандартите за безопасност и сигурност, управлението на въздушното движение и опазването на околната среда.

3.2 Инвестиции в научноизследователска дейност в областта на въздухоплаването

Катализатор на развитието на въздухоплаването и на неговата роля за стимулирането на растежа ще бъдат иновациите и цифровизацията. Комисията е убедена, че подходящите частни и публични инвестиции в технологиите и иновациите ще осигурят на Европа водеща роля в международното въздухоплаване. Европейският съюз планира да инвестира 430 милиона евро⁴³ всяка година до 2020 г. в проекта за изследване на управлението на въздушното движение в единното европейско небе (SESAR). Според прогнозите навременното внедряване на решенията на SESAR може потенциално да доведе до създаването на над 300 000 нови работни места.

Комисията подкрепя научните изследвания и иновациите в сектора на въздухоплаването чрез публично-частни партньорства, рамковата програма „Хоризонт 2020“, европейските структурни и инвестиционни фондове (ЕСИФ) и Европейския фонд за стратегически инвестиции (ЕФСИ), като същевременно гарантира, че действията са съобразени с политиката на ЕС в областта на безопасността. От съществено значение са и усилията в научните изследвания и иновациите в областта на въздухоплаването и горивата от ново поколение, както се подчертава в „Flightpath 2050“ — доклад на групата на високо равнище за изследвания в областта на въздухоплаването. Тези усилия трябва да бъдат подкрепени с ефикасна комбинация от публично и частно финансиране, включваща например значителни средства от публично-частни партньорства като SESAR и „Чисто небе“ на равнище ЕС, допълнени от научноизследователските и иновационните дейности, пряко финансирани по програмата за научни изследвания „Хоризонт 2020“, европейските структурни и инвестиционни фондове (ЕСИФ) и Европейския фонд за стратегически инвестиции.

Комисията ще продължи активно да насърчава ефективната координация между тези инструменти, както и да проучва по какъв начин Планът за инвестиции за Европа⁴⁴ може да подпомогне сектора на въздухоплаването, особено разработването и лансирането на европейски въздухоплавателни продукти и услуги. Освен това развитието на стратегически инфраструктури и устойчив транспорт е ключова цел на политиката на Европейската инвестиционна банка (ЕИБ) за отпускане на заеми в транспортния сектор⁴⁵.

3.3 Заключение и перспективи

Въздухоплаването се превърна в катализатор за икономически растеж: един високо ефективен въздухоплавателен сектор допринася за доброто състояние на икономиката на ЕС.

Европейският съюз вече поема функцията на двигател на промяната със създаването на единния авиационен пазар. При разработването на този пазар целта беше да се насърчат интересите на потребителите, да се намалят пречките пред търговията, да се поддържа равнопоставеност за операторите, да се насърчат иновациите, да се поддържа най-високо равнище на безопасност и да се включат всички заинтересовани страни в този процес.

Тези принципи трябва да се спазват и в световен мащаб. Въздухоплавателният сектор на ЕС трябва да бъде в крак с темповете на растеж и промяна, като осигури достъп до ключови растящи пазари за промишлеността на ЕС и неговите граждани. Успехът на вътрешния авиационен пазар на ЕС и принципите и правилата, на които той се основава, трябва да се

⁴³ Предвидено средно годишно финансово участие за периода 2014—2020 г.

⁴⁴ Съобщение на Комисията — План за инвестиции за Европа — COM/2014/0903 final.

⁴⁵ Политиките на ЕИБ за кредитиране на транспортния сектор бяха преработени през 2011 г.: <http://www.eib.org/infocentre/publications/all/eib-transport-lending-policy.htm>

насърчават на международно равнище чрез амбициозна външна политика на ЕС в областта на въздухоплаването и чрез преговори с ключови партньори.

Необходими са действия на равнище ЕС за преодоляване на ограниченията на капацитета и ефективността, произтичащи от неефективното използване на съществуващите ресурси (въздушно пространство, летища) и пазарните ограничения. Въздухоплаването трябва да се превърне в неразделна част на интермодалния транспорт за постигането на оптимална свързаност, която от своя страна ще допринесе за ускоряване на растежа на европейската икономика.

ЕС трябва да следва политики, насочени към оптимизиране на инвестиционните и пазарните условия, които оказват въздействие върху сектора на въздухоплаването и към подобряване на регулаторната рамка, като в същото време поддържа най-високите европейски стандарти за безопасност, сигурност, опазване на околната среда и защита на своите граждани. Комисията също така е убедена, че интелигентните инвестиции в технологии и иновации ще спомогнат да се осигури на Европа водеща роля в международното въздухоплаване.

Успешното прилагане на тази стратегия за въздухоплаването ще зависи от готовността на всички участници да си сътрудничат съгласувано и последователно. Въздухоплаването е глобална индустрия и всички части на въздухоплавателната мрежа на ЕС имат своя икономически принос. Само един конкурентоспособен и устойчив сектор на въздухоплаването ще позволи на Европа да запази своята водеща позиция в интерес на нейните граждани и промишленост.

**ПРИМЕРЕН ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ НА СТРАТЕГИЯТА ЗА
ВЪЗДУХОПЛАВАНЕТО**

ПРИКЛЮЧВАНЕ НА МЕЖДУИНСТИТУЦИОНАЛНИЯ ПРОЦЕС	
2016 г.	Преразглеждане на Регламент (ЕО) № 545/2009 относно слотовете
2016 г.	Преразглеждане на Регламент (ЕО) № 261/2004 относно правата на пътниците
2016 г.	ЕЕН 2+: Преразглеждане на рамката на единното европейско небе
2016—2017 г.	Приключване на процеса на ратифициране на протокола за присъединяването на ЕС към Евроконтрол
ЗАКОНОДАТЕЛНИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ НА КОМИСИЯТА *	
2015 г.	Преразглеждане на основния Регламент (ЕО) № 216/2008 относно авиационната безопасност, включително въвеждане на разпоредби относно безпилотните въздухоплавателни средства.
2016 г.	Мерки за борба с нелоялните практики (преразглеждане на Регламент (ЕО) № 868/2004)
АКТОВЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА КОМИСИЯТА	
2017 г.	Преразглеждане на мрежовите функции за управлението на въздушното движение, включително подбора на управителния орган на мрежата
2019 г.	Преразглеждане на схемата за ефективност („от врата до врата“)
МЕЖДУНАРОДНО ИЗМЕРЕНИЕ	
2015 г.	Пълномощия за започване на преговори по всеобхватни споразумения за въздушен транспорт на равнище ЕС
2016 г.	Пълномощия за започване на преговори по двустранни споразумения за авиационна безопасност с Китай и Япония
2016—2017 г.	Стартиране на нови диалози с ключови партньори в областта на въздухоплаването
РЪКОВОДСТВА	
2016 г.	Насоки относно правата на пътниците във въздушния транспорт
2016 г.	Насоки относно собствеността и контрола
2016 г.	Насоки относно задълженията за обществена услуга
2016—2017 г.	Най-добри практики в минималното ниво на обслужване при управление на въздушното пространство
ПРОВЕРКА ЗА ПРИГОДНОСТ (REFIT)	
2018 г.	Етичен кодекс на компютризираните системи за резервация (КСР) относно разпространението на авиационни продукти
ПРОУЧВАНИЯ И ОЦЕНКИ**	
2017—2018 г.	Регламент (ЕО) № 1008/2008 относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги
2016—2017 г.	Регламент (ЕО) № 996/2010 относно разследването на произшествия във въздухоплаването
2016—2017 г.	Регламент (ЕО) № 2111/2005 относно списъка на ЕС за безопасност на въздушните превозвачи
2016—2017 г.	Директива 2009/12/ЕО относно летищните такси
2017 г.	Директива 96/67/ЕО относно наземните услуги

* Законодателните предложения ще бъдат съгласувани с изискванията на Комисията за по-добро регулиране.

** Оценка може да укаже необходимост от инициране на законодателни предложения